

Intervento del Comandante Renzo Dentesano alla Conferenza Stampa promossa da ASTRA il giorno 8 ottobre 2002 in ricordo del disastro di Linate.

Cercherò di esporVi succintamente i motivi tecnici del dissenso, che ho espresso riguardo alle conclusioni contenute nel "documento finale" dell'**indagine conoscitiva** svolta dalla Commissione Romani dopo l'incidente di Linate, come pure sulla gran parte dei Progetti di Legge presentati in materia, dei quali solo uno è, in buona parte, condivisibile.

Il motivo è che l'attività conoscitiva della Commissione parlamentare non poteva diventare l'indagine dell'incidente di Linate, perché non v'erano le competenze giuridiche né tecniche per farlo.

Inoltre **non si poteva certo tener conto delle versioni dei potenziali responsabili ascoltati in tale sede**, per poter proporre una riforma *«in materia di sicurezza ed efficienza del **Trasporto Aereo**»*.

Il *trasporto aereo, in effetti, a Linate è stato una vittima e non un protagonista da riformare*, e quindi si trattava, molto più semplicemente, di adeguare in maniera unitaria la troppo frazionata **Amministrazione dell'Aviazione Civile nazionale secondo i principi indicati dall' ICAO**.

Per quanto riguarda la responsabilità attribuita a soggetti giuridici nel caso di Linate, se sotto il profilo tecnico la perizia può sembrare sufficiente a delineare le cause dell'evento, il Perito prescelto dai PM milanesi ha fallito nell'indicare le responsabilità attribuibili agli alti dirigenti centrali delle Amministrazioni pubbliche, i cui esponenti locali sull'aeroporto di Linate, hanno omesso o commesso atti per cui sono stati puntualmente colpiti dalle richieste di rinvio a giudizio. Per gli alti dirigenti, invece, neppure un avviso di garanzia di indagini avviate a loro carico, principalmente per il reato di omessa sorveglianza.

Della sovrapposizione tra inchiesta giudiziaria e inchiesta tecnica si è molto dibattuto e su questo aspetto il Legislatore potrebbe fare subito qualcosa. Personalmente ho sottoposto il problema al Presidente della Commissione incaricata della riforma del Codice di Procedura Penale.

Oggi, qui riuniti alla presenza di persone confluite in ASTRA, cittadini che non rappresentano organizzazioni di parte, ma solo **i legittimi interessi e le speranze** degli utenti del sistema aviazione, intendo portare il mio contributo personale affinché i nostri Legislatori *sappiano di **che cosa l'Italia debba dotarsi, per essere conforme alle norme dell'Organizzazione Internazionale dell'Aviazione Civile***, e cioè:

- di **un Responsabile governativo**, cioè il Ministro dei Trasporti, incaricato dell'efficienza ed operatività del *sistema dell'aviazione civile, che curi la sicurezza della **Navigazione Aerea***;

- di **un'Autorità** dell'Aviazione Civile nazionale (cioè l'ENAC) che amministri e governi unitariamente tutte le attività dell'Aviazione Civile nazionale ed i suoi *Servizi ancillari* e soprattutto che eserciti **la sorveglianza atta a garantire la sicurezza della Navigazione Aerea**;

- di adeguati **Fornitori di Servizi** ancillari per l'Aviazione Civile, che sono, per l'Italia, denominati:- **ENAV – Gestori aeroportuali – VVFF – Polizia di Frontiera – Dogana – Sanità aerea – Operatori aeroportuali di Handling o di Security** - tutti coordinati da ENAC in sede nazionale e dall'Autorità aeroportuale in sede locale!

In questo deve consistere **la riforma moderna dell'Aviazione Civile italiana**, almeno fino a quando **la nuova istituzione comunitaria per l'Aviazione Civile** –

L'European Aviation Safety Agency – E.A.S.A. – che sarà operativa a partire dal 2004, indicherà che cosa dovrà essere cambiato dell'organizzazione delle aviazioni civili nazionali per adeguarsi all'esistenza del **nuovo Organismo comunitario sovranazionale**.

Qualcuno potrà chiedere:- *«Ma come potremo arrivare in sicurezza fino ad allora ?»*
Le **norme** ci sono, basta che siano rispettate e, quindi, a tal fine si può e si deve correggere l'organizzazione.

*Basta insomma che **si applichino le norme e le leggi esistenti***, a partire da quelle seppur vetuste del *Codice della Navigazione – Parte Aerea* – che non è vero, come si afferma da parte di chi cerca di deresponsabilizzarsi, che se applicate paralizzerebbero il "Trasporto Aereo" sugli aeroporti.

Per proseguire poi con quelle dell'ICAO, che per la stessa **decisione sovrana di aderire alla Convenzione di Chicago si devono ritenere automaticamente recepite**.

Un unico intervento urgente del Legislatore è, oggi come oggi, subito necessario: legiferare in materia di potere sanzionatorio dell'ENAC, quale Ente centrale, e del Direttore di aeroporto, quale emanazione periferica dell'Amministrazione centrale.

Del resto proprio l'Art. 12 della citata Convenzione ed altri articoli affini governano **la responsabilità dello Stato in merito alla sorveglianza sulla sicurezza**, così come contemplata dalla Convenzione e **non lasciano dubbio alcuno sulla responsabilità d'uno Stato contraente di controllare e sorvegliare tutte le operazioni della propria aviazione civile!**

Ed è proprio questo principio universale, comprendente anche le famose *posizioni di garanzia*, così appropriatamente citate dal **Collegio giudicante della Corte d'appello di Venezia nella sentenza sul disastro di Verona**, che va tenuto sempre presente anche quando lobbies di parte vorrebbero indurre a correre alee di traslazioni di poteri dal pubblico al privato!

Basta riferirsi al «Manuale per la Certificazione degli Aeroporti» dell'ICAO, più volte citato in margine alla proposta di legge Romani, ma che, evidentemente non è stato compreso, in quanto stabilisce inequivocabilmente:-

- *«La responsabilità di garantire sicurezza, regolarità ed efficienza delle operazioni degli aeromobili sugli aerodromi esistenti sotto la propria giurisdizione **rimane attribuita al singolo Stato**. Pertanto è essenziale che anche qualora la gestione operativa degli aeroporti sia delegata ad un Gestore ("Operator" in inglese), **lo Stato mantenga la propria responsabilità di sorveglianza e garantisca che il Gestore (Operator) ottemperi alle pertinenti Norme uniformi e Specificazioni pratiche dell'ICAO e/o ai regolamenti nazionali equivalenti**», ovvero esattamente ciò che l'ENAC non ha saputo fare dal 1997 ad oggi!*

Per concludere, è il caso di rammentare che in data 15 luglio 2002 è stato emanato un Regolamento U.E. **[1592/2002]**, che tratta delle *«regole comuni nel settore dell'aviazione civile»*.

Tale Regolamento non fa che ricordare agli Stati membri di attenersi alle Norme contenute negli Annessi alla Convenzione di Chicago!

Il che dovrebbe evitare che gli attuali dirigenti dell'Aviazione Civile nazionale ed i Legislatori eletti dal Popolo italiano si sforzino d'inventare l'acqua tiepida e si studino invece come applicare efficacemente le **norme internazionali sull'aviazione civile (applicazione di fatto)**.

RD